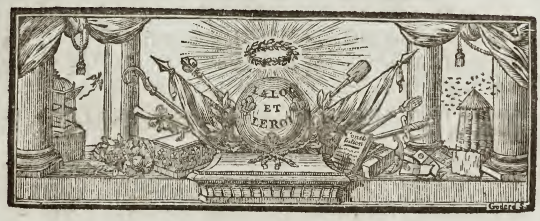
Case
folio
FRC
9853

THE NEWBERRY LIBRARY CHICAGO

Ollivault Rennes

mapsh. 5833.B7P53 1791 I4



ADRESSE

DU DÉPARTEMENT

DE L'ISLE ET VILAINE

A L'ASSEMBLÉE NATIONALE

Pour demander la continuation de la Navigation Intérieure, et une ſomme de 679,044 liv. 10 ſols 8 den., afin de mettre à perfection les Travaux de Redon à Rennes.

Messieurs,

Dans ces temps, où la France gémiſſoit ſous le joug du pouvoir arbitraire, nous avions des droits et des franchiſes. Pendant des ſiècles les Bretons avoient ſu les conſer-

ver contre l'autorité armée ou insinuante; la Patrie les a réclamés, à sa voix nos Représentans les ont déposés sur son Autel, à sa voix nous avons confondu avec anthousiasme notre sort et nos destins avec ceux de tous les Français.

Nous sommes un seul tout avec la France administrative, judiciaire et religieuse; il nous tarde d'être un seul tout avec la France agricole et commerçante; il nous tarde de voir substituer aux barrières, qui nous séparoient, des communications qui nous vivifient, et des relations qui nous unissent à tous les Citoyens de l'Empire.

Loin de nous cependant, Messieurs, des réclamations qui ne tendroient qu'à notre intérêt particulier; tout malheureux qu'est notre Département, nous ne dementirons point les principes sacrés du Patriotisme désintéressé, dont il a donné l'exemple. Nous vous proposons un projet digne de vous, digne de lui. Nos vues embrassent tous les Départemens qui l'avoisinent, nos vues réunissent le bien public de l'Etat et l'intérêt particulier des Citoyens qui le composent.

Joindre par la Mayenne les eaux de la Loire et de la Vilaine, et par l'Isle celle de la Vilaine à la Rance; unir ensuite ces rivières par l'Oust au Blavet et à l'Hyères; lier un jour la Loire et la Vilaine par le Don ou l'Isac; faciliter à ce moyen les communications du Nord et du Midi de la France avec Redon, Nantes, Lorient, Brest et Saint Malo; *(a)* tel est le projet que nous vous

---

(*a*) La Rance se jette dans la mer sous les murs de S. Malo. Cette Cité, aussi recommandable par les talens, le courage et l'intrépidité de ses Marins, que par l'activité de son commerce, peut devenir la Ville la plus importante de l'Europe. M. Bigot, vient de présenter le projet d'établir un

vous présentons: il fait la partie la plus essentielle du système général de la navigation intérieure de France.

Ils ne sont plus ces temps, où il falloit démontrer les bienfaits des communications fluviales : tout le monde sait que sans débouchés il ne peut y avoir d'échange favorable ni conséquemment de Commerce ; sans Commerce actif il ne peut y avoir de Manufactures ni d'agriculture florissantes ; sans Manufactures, sans agriculture, il ne peut y avoir ni ressource pour l'homme industrieux ni travail assuré pour le misérable : Les communications sont donc un premier besoin des sociétés ; plus elles sont faciles, plus les échanges sont avantageux et prompts, plus conséquemment les Manufactures et l'agriculture certaines de vendre leurs productions sont vives et animées. Les chemins faciles donnent donc une impulsion aux fabriques et au labourage: les Canaux de Navigation, qui décuplent les facilités des belles routes, doivent donc décupler l'industrie Manufacturière et agricole.

Port de Roi à Saint Malo, contigu à celui du Commerce. L'exécution de ce projet seroit d'autant plus avantageuse à la Nation entière, que ce Port est un des plus favorablement situés pour le commerce du nord. On peut s'y rendre depuis la mer d'Allemagne avec le même vent, et y entrer à toutes les marées, sans craindre de toucher sur les sables, comme dans presque tous les Havres de Picardie et de Normandie, depuis Calais jusqu'à Cherbourg. Les Vaisseaux y seroient en sureté ; et au premier mouvement d'hostilité on pourroit y faire parvenir, à peu de frais, de l'intérieur et même de l'autre extrémité du Royaume, toutes les munitions navales.

La Rance jointe à la Vilaine, et celle-ci à la Loire, Saint Malo communiquera avec la Seine, par les Canaux d'Orléans et de Briare ; avec la Saône, le Rhône et la Méditerranée, par le Canal du Charolois, et même avec le Rhin, par le Canal de Neuf-Brisack. Sur les rives de ces Canaux Saint Malo trouvera des bois de construction, des fers, des chanvres, des provisions de bouche de toutes espèces, et en général tout ce qui pourra être nécessaire à ses armemens.

Mais combien les Canaux n'augmentent-ils pas ce bienfait dans un pays isolé et enséveli au fonds des terres, où un sol ingrat donne rarement les productions de première nécessité ; (*b*) où le terrein aquatique et pourri ne permet que difficilement le roulage dans des chemins éloignés de matériaux propres à les consolider ; où enfin les objets d'échange sont généralement pesants et volumineux, et conséquemment peu susceptibles d'un transport à un prix modéré.

Telle est la position du Département de l'Isle et Vilaine, qui cependant a des objets d'exportation et de Commerce. En effet, Messieurs, on trouve dans son sein des mines de fer, de plomb, et de charbon ; des carrièrres d'ardoises, de pierre de grain et de moelon de la plus belle qualité ; son sol produit des lins, des chanvres, des avoines, des sarrazins, des cidres et des bois de construction ; l'industrie y a fait établir des Manufactures de toile de toute espèce, de cotonines, de chapeaux et de bonnets, des Fabriques de fayance, de verre, de papier, d'étoffes en laine, de bas, de bonêts et de chaussettes. Mais ces bienfaits de la nature, mais ces produits de l'art deviennent presque sans valeur, et sont même négligés faute de débouchés faciles.

La prospérité du Département est donc liée à la continuation et à la perfection des Canaux de la Navigation. Le bien des Départemens voisins, celui de l'Etat y sont également attachés. En effet que sollicitons-nous ? L'exécution d'une Navigation qui du centre de l'Empire portera aux extrémités qui en ont

---

(*b*) Le Département de l'Isle et Vilaine, si on en excepte le District de Dol, ne fournit pour la subsistance de ses Habitans que des seigles, du bled noir ou sarrazin et des avoines, le froment y est peu cultivé, et celui nécessaire à la consommation n'y parvient que de lieux éloignés et même de l'Etranger.

besoin, et aux Ports qui les verseront dans les deux mondes, le superflu des productions territoriales ou industrielles ; une Navigation qui facilite l'importation de tous les objets, que le Négociant trouve sur nos côtes, et qu'il nous procure de toutes les parties du monde ; (*c*) une Navigation, qui, dans les temps où l'ennemi veille sur nos côtes, transmette du Golphe de Gascogne à la Manche, et de la Manche à l'Océan, ce que le Commerce ou l'administration y destineront : une Navigation qui apporte sans danger et à termes fixes, de toutes les parties de l'Empire, ce que les Arsenaux ou les magasins particuliers devront verser à Saint Malo, Redon, Lorient et Brest pour la sureté de nos possessions ; (*d*) une Navigation enfin, qui rendant les frais de transport moins dispendieux pour le Commerce, (*e*) décharge l'Administra-

---

(*c*) Saint Malo introduira dans le Royaume les retours de son commerce avec l'Angleterre, l'Irlande et les Isles septentrionales de l'Amérique ; Redon apportera les vins, les caffés, les sucres, l'indigo et les thés, et nous procurera les sels si nécessaires à l'homme et à la végétation des terres ; Lorient versera dans le sein de la France les productions de l'Inde, celles de la Chine, et tout ce que l'Asie fabrique pour l'utillité ou la commodité des Européens.

(*d*) Dans la dernière guerre, l'Artillerie nécessaire aux armemens et aux débarquemens projettés fut conduite pendant l'hiver des arsenaux de Douai et la Ferre, à Brest et à Saint Malo : ce transport coûta des sommes immenses et occasionna une dépense de plus de 300 mille livres pour la réparation des routes de Bretagne.

(*e*) Le commerce de Rennes a fait connoître dans son Adresse à l'Assemblée Nationale, son vœu relativement aux droits à percevoir sur les canaux de navigation ; il demande que le prix du transport du millier pesant soit fixé de Redon à Rennes à 14 s. 2 d. et de Rennes à Vitré à 22 s. 6. d. Suivant l'ancien tarif que l'on suit encore, les droits se perçoivent par bateaux, et non en raison de sa charge ; il est dû autant de fois 25 s. 3 d. que le bateau passe d'écluses. Il y en a treize, le transport de Redon à Rennes monte donc à 16 liv. 8 s. 3 d. ; les bateaux actuels portent 15 tonneaux

tion d'une première dépense et d'un entretien considérable pour les routes publiques du Département *(f)*.

Le Cultivateur et le Fabricant, surs de trouver la vente de leurs productions, sortiront de l'engourdissement où ils sont plongés, et cette portion si intéressante de la Société, verra renaître son espoir et son aisance; la misère et le chagrin inquiet fuiront de sa chaumière; elle vous devra ce bonheur, et elle bénira une Révolution, qui lui procure l'accomplissement du vœu du bon Henri.

Aux Etats de Bretagne, en 1782, il fut présenté un projet de Navigation intérieure. Son objet étoit l'union de la Vilaine à la Loire par la Mayenne, et à la Rance par l'Isle ou le Meu. Ce projet fut adopté, on fit des fonds, on nomma une commission particulière, et Messieurs de Chezy et Coulomb appellés reconnurent la possibilité de l'exécution. Trois Ingénieurs en chefs, envoyés par Monsieur de la Millière, furent occupés sur les directions de Rennes à Saint Malo par l'Isle, à Saint Malo par le Meu, et de Vitré à Laval par la Mayenne; les plans en furent levés

---

ou 30 milliers, ce qui détermine le prix du millier à 10 s. 11 d., et une fraction de onze douzièmes de denier. On observe que suivant le tarif, les bateaux chargés en descendant la rivière, n'acquittent que la moitié du droit; et qu'à vuide ils ne paient rien : que le transport par terre de Rennes à Redon, le millier, prix moyen, paye 16 liv. et de Rennes à Vitré 10 liv.

(f) Le détail estimatif remis aux Etats en 1788, présente une dépense de 4,315,797 liv. pour la perfection des routes ouvertes dans le Département de l'Isle et Vilaine; et l'entretien annuel, après cette première dépense, à 341,218 liv., et dans leur état actuel à 873,981 liv. L'entretien des canaux de la Navigation ne coûtera pas à beaucoup près autant; en faisant annuellement la répartition de cette somme, moitié pour les grands chemins, moitié pour les canaux, la navigation seroit mise à perfection sans occasionner une augmentation de dépense au Gouvernement.

les devis et profils en furent faits, ils furent présentés à Sa Majesté en 1784; le Roi accueillit la jonction de la Vilaine à la Loire par la Mayenne, celle de la Rance par l'Isle *(g)*, et promit deux cens mille livres par an pour les travaux de Bretagne, en se chargeant de ceux du Maine.

Des Lettres Patentes furent expédiées; elles autorisoient l'entreprise, elles réglèrent les indemnités *(h)*, elles attribuèrent la police *(i)*. Les travaux avoient été entrepris

---

(*g*) La communication par l'Isle a été préférée comme moins longue, moins onéreuse pour son établissement et son entretien, et comme secondant davantage l'activité des transports des munitions que le Roi auroit à faire passer de ses Arsenaux à Saint Malo. La communication par le Meu eut traversé une aussi grande étendue de terrein presque par tout fertile, couvert de bois et sans valeur faute de débouché; mais en saisissant les eaux de cette rivière pour joindre la Vilaine à la Rance, on perdoit pour jamais l'espoir d'ouvrir une communication avec le Blavet par l'Oust, le Meu et la Vilaine; d'ailleurs il est facile de donner un débouché à la partie de Saint Meen en ouvrant une communication de Monfort à Rennes.

La communication de la Vilaine à la Rance par le Meu, eut été de 38673 toises de longueur; elle auroit eu 497 pieds 1 pouce 10 lignes de pente rachetée par 78 écluses; et l'exécution eut coûté 3,406,236 liv. 10 s.; celle par l'Isle monte à 2,696,031 liv. 4 s. 8 d. différence en plus de 710,205 l. 5 s. 4 d.

(*h*) L'art. 4 des Lettres-Patentes du mois d'octobre 1783, fixe le remboursement des terreins pris pour élargir le lit des rivières pour les nouveaux Canaux, Rigoles, Réservoirs, &c. La Délibération des Etats, du 20 janvier 1787, détermine l'opération relative à l'indemnité des chomages des moulins. Nous joignons un exemplaire des unes et une copie de l'autre, parce qu'on les croit susceptibles de quelques changemens. On s'en réfère à la sagesse de l'Assemblée.

(*i*) L'art. 19 des Lettres-Patentes du mois d'octobre 1783, attribue à la Grand'Chambre du Parlement la connoissance et jugement des contestations pour acquisitions, dédommagemens, troubles, marchés, adjudications, four-

en 1784 d'après le projet de 1782; mais, le Roi ayant adopté des communications ultérieures, les États, en 1785, se déterminèrent à entreprendre une grande navigation.

Dans la même année, on vérifia les communications de la Vilaine avec Lorient et Brest, par l'Oust, le Blavet et l'Hyères; la possibilité et l'utilité en furent reconnues, et MM. de Condorcet, Bossut et Rochon jugèrent cette communication digne du Gouvernement.

On vérifia également la jonction de la Vilaine à la Loire, près Nantes, par les marais du Montoir, par le Don et l'Isac : on préféra la dernière direction sans cependant se procurer de détails estimatifs.

Les Travaux ont été suivis avec activité jusqu'en 1789; la dépense pour les ouvrages d'art, les terrassemens, les indemnités, les plans, les vérifications ultérieures et approvisionnemens monte à deux millions accordés successivement par la ci-devant Province de Bretagne.

Des Canaux ouverts, des redressemens faits, des hauts fonds enlevés, la construction de six Ecluses et de plusieurs déversoirs, l'établissement d'un chemin de halage, sont le résultat de cette dépense; ils ont facilité au Commerce les moyens de porter de Redon à Rennes avec des Bateaux de 15 à 16 tonneaux, dans deux ou trois jours, les marchandises

nissemens de matériaux, salaires et paiemens des Ouvriers et Entrepreneurs. Par les art. 20 et 21 des mêmes Lettres-Patentes, les Etats et leurs Commissaires avoient l'inspection et surveillance sur les travaux, les Adjudicataires, Entrepreneurs, Ouvriers, Bateliers et autres employés pour lesdits Canaux. Les mêmes Commissaires étoient autorisés à faire rapporter par leurs Commis et Préposés des procès-verbaux des délits et malversations, d'après lesquels ils pouvoient prononcer, par voie d'inspection et sans appel, jusqu'à 6 livres d'amende et vingt-quatre heures de prison. Cette police, entre les mains des Administrateurs, étoit absolument nécessaire pour le maintien du bon ordre et sur-tout en raison des Bateliers pour la manœuvre des Ecluses.

qui jadis n'y arrivoient qu'en dix à douze jours (*j*).

Sans doute ces travaux eusent été continués, si en 1789 les Etats avoient pu s'en occuper : les adjudications de toutes les écluses étoient faites, la majeure partie des matériaux étoient à pied - d'œuvre, il ne manquoit plus que des fonds qui ne pouvoient être refusés.

Depuis cette époque ces approvisionnemens dépérissent ou disparoissent ; les fouilles faites pour l'écluse de Messac sont finies ; placées sur une des rives de la rivière, elles en ôtent la solidité et elles font craindre à chaque instant qu'une rupture nouvelle n'occasionne de nouveaux malheurs, (*k*) les anciennes écluses menacent ruine; enfin plusieurs ouvrages en maçonnerie, en charpente et en terrassement qui ne sont pas achevés ou perfectionnés, se détériorent sensiblement, et la suppression des travaux rendra presque sans effet une dépense de plus de seize cens mille livres.

Lorsque le Directoire du Département fut en activité, il crut devoir prendre connoissance de l'état des besoins de cette Navigation; il s'adressa à la Commission chargée de ces travaux ; l'Ingénieur en chef remit un devis estimatif des

---

(*j*) Avant l'ouverture du Canal de Lanruha, de celui de Murin, et la coupure de la montagne de Painfaut, la navigation n'avoit lieu de Redon à Messac, qu'avec de petits Bateaux de six à huit tonneaux, qui restoient souvent dans les marais des semaines entières, la rivière n'y ayant presque pas de lit. Ces petits Bateaux remontoient jusqu'à Messac, où les grands Bateaux prenoient charge pour Rennes.

(k) Le débordement des eaux en 1786, occasionna une rupture dans la partie de la fouille de la nouvelle écluse ; il s'y forma un courant rapide qui emporta un Bateau chargé ; trois hommes périrent, le Bareau fut brisé et les marchandises furent avariées.

ouvrages restans à exécuter sur cette Direction ; ce devis monte, non compris l'écluse de Redon et les abords de Rennes, à six cens soixante-dix neuf mille quarante-quatre livres (*l*).

Si cet Ingénieur estime tous les ouvrages propres à perfectionner la Navigation, il les estime également urgens et nécessaires pour ne pas perdre le fruit des dépenses faites.

Ce sont ces motifs, Messieurs, qui ont décidé le Conseil du Département à demander la continuation de ces travaux (*m*); il eût préféré ceux vers la Mayenne, qui présentant une navigation plus étendue et une direction vers l'intérieur du Royaume, lui offroient un avantage plus grand et plus conforme à ses sentimens.

Chargés, Messieurs, par le Conseil du Département, de vous présenter le besoin et l'utilité de mettre à perfection la Navigation autorisée par Sa Majesté et de solliciter l'uverture des Communications vers Lorient, Brest et Nantes, nous vous offrons en même temps son Vœu pour que les travaux soient successivement portés de Rennes à Laval et de Rennes à Saint Malo. (*n*)

En suivant la Navigation de Redon à la Mayenne, vous féconderez plus de quarante lieues de terrein enclavé dans des Bois et voisin de différentes forges ; vous donnerez à l'ancienne Capi-

(*l*) Le détail des ouvrages restans à exécuter de Redon à Rennes sont indiqués dans le Tableau général de la dépense pour la jonction de la Loire à la Vilaine, par la Mayenne, et de la Vilaine à la Rance, par l'Isle. La longueur de la navigation de Redon à Rennes, est de 46271 toises, la pente vers Redon, de 68 pieds, rachetée par treize Ecluses.

(*m*) On a sollicité pour Rennes une Ecole d'Artillerie. Si cette demande est accueillie, il sera nécessaire de s'occuper des abords de la Ville, en raison des Quais et des Magasins convenables à cet Etablissement que l'on pourra facilement approvisionner, par les Canaux, des bois, des fers, de farines et de tous les objets utiles soit pour les travaux et la manœuvre, soit pour la subsistance des Elèves.

(*n*) Voir le Tableau de la dépense des Ouvrages à exécuter de Rennes à

tale d'une grande Province les moyens de substituer, à des occupations aujourd'hui réprouvées, des spéculations heureuses pour elle et intéressantes pour l'humanité. (*o*) Vous procurerez à une Ville malheureuse surchargée d'une population de près de dix mille ames, une existence moins misérable, en lui facilitant l'importation des Grains, dont elle a tous les ans besoin pour sa subsistance, et en ranimant quelques Manufactures, qui ne demandent que la possibilité d'un transport moins cher; (*p*) Vous donnerez enfin au Départe-

---

Laval, et de Rennes à Dinan, y compris ceux restans à faire de Redon à Rennes.

DIRECTION DE RENNES A LAVAL.

Lieux.	*Distances*	*Pentes rachetées.*	*Ecluses.*
		P. P.	
De Rennes à Vitré	26400 toises	103 5	21.
De Vitré au point de partage	7863	200 6 10	26.
Point de partage	2310		
Du point de partage à Laval	26537	253	33.
TOTAL...	63110	556 11 10	80.

DIRECTION DE RENNES A SAINT MALO.

Lieux.	*Distances*	*Pentes rachetées.*	*Ecluses.*
De Rennes au point de partage	17133	127 5 2	19.
Point de partage	3623		
Du point de partage à Dinan	18626	188 8 8	27.
TOTAL...	39382	316 1 10	46.

(*o*) Les Offices Ministériels de la Ville de Rennes montent à près de deux millions; leur remboursement versera, par la force des circonstances, la plus grande partie de cette somme dans la circulation; le Commerce en recevra une nouvelle activité, qui s'accroîtra par des débouchés plus multipliés et plus étendus.

(*p*) Vitré réclame et cherche à rétablir ses Manufactures de Toile, de Cuirs, de Sarge, et ses Fabriques de Chaussettes. Ce District sollicite les moyens de transporter ses bois, ses chanvres, ses avoines, ses bleds-noirs et ses cidres, pour se procurer en retour, les fromens, les seigles, ont il a tous les ans besoin pour la subsistance de ses habitans.

ment de l'Isle et Vilaine les moyens nécessaires d'occuper une multitude d'ouvriers sans ressource par la cessation des travaux ordinaires de la Navigation, de la Cathédrale et de plusieurs édifices commencés et abandonnés depuis la révolution. (*q*).

Ce que la politique éclairée de François 1er entreprit dans les premiers jours de l'union de la Bretagne (*r*) à la France, ce que la bienfaisance paternelle du Restaurateur de la Liberté Française accueillit favorablement, ce que les Etats de Bretagne arrêterent pour un pays alors aisé et riche ; vous ne le refuserez pas à un arrondissement, qui le premier fit retentir le cri de la Liberté, exposa ses jours pour elle, s'arma pour la conquérir et la conserver ; à un arrondissement qui privé de ses établissemens civils, militaires et judiciaires, ne voit plus que l'ingratitude de son sol, l'inertie

---

(*q*) Les Travaux de la Navigation et les Ouvrages publics occupoient pendant près des deux tiers de l'année, tant à Rennes que le long de la rivière, environ 3,500 ouvriers, tant de la Ville que des Paroisses voisines : ces malheureux pouvoient alors fournir aux besoins de leur famille. Ils sont actuellement sans ressource.

(*r*) Lorsque François premier vint à Rennes faire reconnoître le Dauphin Duc de Bretagne, ce Monarque satisfait de la conduite des Etats chercha les moyens de lier les intérêts de cette Province à ceux de la France entière : il crut ne pouvoir mieux y réussir qu'en rendant la Vilaine navigable depuis la Rochebernard à Rennes pour remonter vers la Mayenne. Il abandonna à cet effet, jusqu'à perfection de l'entreprise, le produit des rachats du Duché. Les travaux furent entrepris au dessous de l'Isle Malon, vers les rochers de la Corbiniere et du Port de Roches en descendant vers Bruis. Dans toutes ces parties, on a presque toujours travaillé dans le roc; la rivière a de 18 à 20 pieds de profondeur sur plus de 50 toise de largeur. Le Gouverneur de la Province surveilloit l'entreprise : il toucha pendant douze ans le produit des rachats du Duché. On ignore quel fut le prix des ouvrages exécutés et le motif qui fit abandonner un aussi beau projet, qu'une politique profonde avoit fait entreprendre.

de ses Manufactures et l'indigence de ses Habitans ; à un arrondissement, qui, pour indemnité de ses pertes immenses, ne demande que les moyens de s'attacher pour toujours aux Français, de contribuer à la prospérité de l'Empire et d'arracher à la misère des Citoyens dignes des bienfaits de la Liberté.

Nous sommes bien loin de regréter les sacrifices que le bien de l'Etat a exigés; mais nous devions vous représenter combien ils sont grands et pénibles : nous eussions trahi la confiance de nos Concitoyens, si nous ne vous les avions pas exprimés dans toute leur étendue.

Vous voulez le bonheur de l'Empire, notre sort est lié à celui de tous les Français; c'est à ce titre, MESSIEURS, que nous attendons avec confiance le succès de nos réclamations (*s*). Nous espérons que les Représentans d'une Nation juste et sensible ne rejetteront pas le vœu de nos Concitoyens, exprimé dans la Délibération du Conseil Géné-

---

(*s*) Le Département demande et sollicite pour le succès des travaux, que M. Pâquin Ingénieur en chef de la Navigation, ainsi que MM. Bouessel, Roulin, et Foulon fils, les seuls Ingénieurs conservés sur le nombre de vingt sept ci-devant attachés à cette partie, continuent d'y être employés. Les connoissances, qu'ils ont acquises du local et de la nature du terrein, l'habitude qu'ils ont de diriger ce genre d'ouvrage, et leur intelligence doivent rassurer contre les fausses manœuvres, qui n'arrivent que trop souvent dans les travaux hydrauliques. Des hommes instruits ont dirigé les premières opérations faites à Cicé, au Pont Réan, à Painfaut, au Gravier, ainsi qu'à Fougères-Malon; et faute de connoitre la nature du sol, les ouvrages, ont éprouvé beaucoup de contrariétés dans l'exécution, et ils ont plus que doublé l'estimation des devis.

sal du Département ; que nous avons l'honneur de vous adresser.

Arrêté en Directoire par Nous Administrateurs et Procureur-Général-Syndic du Département de l'Isle et Vilaine, le 4 Février 1791.

Signé JACQUES JAN, Vice-Président; ROBINET, l'aîné; BERTIN; DE LA GREZILLONNAYE; THOMAS; GAUCHER; ROUMAIN; HEVIN; F. VARIN; PETIET, Procureur-Général-Syndic.

EXTRAIT

Du Registre des Délibérations du Conseil Général du Département de l'Isle et Vilaine.

Du 14 Décembre 1790.

M. Thomas, au nom du Comité des Ouvrages publics, a fait un rapport sur les moyens de parvenir à la continuation et perfection des Canaux de Navigation projetés par les Etats de la ci-devant Province de Bretagne, et approuvés par Sa Majesté.

Le Conseil Général du Département, après avoir entendu le Procureur-Général-Syndic, a arrêté,

1° De prier l'Assemblée Nationale de prendre en considération les Communications fluviales de l'intérieur du Royaume avec Brest, Lorient, Redon, Nantes et Saint Malo, par la Loire, la Mayenne, la Vilaine, la Rance, l'Isle, le Meu, l'Oust, le Blavet, l'Hyeres et l'Isac ;

2° De solliciter un Décret qui ordonne l'ouverture, aux frais de l'Etat, des Canaux de Navigation ci-dessus désignés, notamment d'Angers et Laval à Rennes, et qui porte que cette dernière Communication sera ouverte par préférence à tous autres Canaux ;

3° De demander à la même Assemblée une somme de six cens soixante-dix-neuf mille quarante-quatre liv. dix sous huit deniers, pour exécuter les ouvrages compris dans le devis de l'Ingénieur en chef, et perfectionner la Navigation de Redon à Rennes.

4° De charger en conséquence son Directoire de rédiger et présenter à l'Assemblée Nationale, un Mémoire relatif à tous ces objets.

L'Assemblée a au surplus arrêté de demander la conservation provisoire des Ingénieurs et autres Préposés attachés aux travaux de la Navigation de Rennes à Redon.

Pour expédition conforme,

LE GRAVEREND, Secrétaire-Général.

A RENNES, chez J. ROBIQUET, Imprimeur du Département de l'Isle et Vilaine 1791.

NAVIGATION
ADOPTÉE PAR SA MAJESTÉ
En 1784.

ETAT des Travaux à exécuter
suivant les

Départemens.		Nombre.	OUVRAGES D'ART. Désignation.	Prix.	Totaux.	TERRAS[…] Désignattion.	Toises.
				l. s. d.	l. s. d.		t. p. p.
Département de l'Isle et Vilaine.	De Redon à Rennes.	6	Ecluses	272000			
		2	Déversoirs	10400			
		51	Ponts de halage	51667		Canaux et redressem.	11141 3 ..
		13	Aqueducs	1300		Curemens	13366 3 ..
		1	Radier de pont	3100	395625 14 ..	Chemins de halage.	14216 1 4
		....	Perfec. d'écluses neuves.	32780		Revêt. en facinage.	....
		1	Abaissement de Radier.	640			
		1	Quai à Messac	23738 14 ..			
	A Vitré.	19	Ecluses	475000		Canaux et redressem.	55701 3 ..
		....	Ponts de halage	12913 12 ..	512913 12 ..	Curemens	1927 5 ..
		1	Pont à Vitré	25000		Chemins de halage.	13878 .. ..
	Aux limites.	12	Ecluses	360000			
		10	Ponts	92000	454000	Canaux	50831 .. ..
		2	Déversoirs	2000			
Départem. du Maine.	Point de partage jusqu'à Laval.	40	Ponts	200000	204000	Canaux	67030 5 ..
		4	Déversoirs	2000			
		47	Ecluses	1395000			
		23	Ponts	196000	1595000	Canaux et redressem.	168995 4 ..
		4	Déversoirs	4000		Chemins de halage.	3616 4 ..
Dép. de l'Isle et Vilaine.	De Rennes à Dinan.	46	Ecluses	1194850			
		110	Ponts	55607 8 ..		Point de partage	75460 .. ..
		9	Déversoirs	14364		Canaux et redressem.	162886 .. ..
		22	Reversoirs	11242	1354677 1 5	....	....
		4	Déchargeoirs	16158		Rigoles	12205 5 ..
		4	Aqueduc	28584		Contre-fossés	1000 .. ..
		....	Revêt. des berges en maçon.	33871 13 4			
			TOTAUX	4516216. 7. 4.	4516216. 7. 4.	....	t. p. p. 653157 3 4

de Redon à Laval, par Rennes, et de Rennes à Saint Malo, Devis des Ingénieurs.

SEMENS.		INDEMNITÉS.	CAS IMPRÉVUS.	*TOTAL GÉNÉRAL.*	DISTANCES.
PRIX.	TOTAUX.				
l. s. d.	l. s. d.	l. s. d.	l. s. d.	l. s. d.	t. p.
43198 10 .. 92780 10 .. 45468 16 8 1971	183418 16 8	Comprises dans les cas imprévus.	100000	679044 10 8	46271 ..
221820 17 8 20814 10 4 26501	269136 8 ..	67950	150000	1000000	26400 ..
297686	297686	184635	159626 17 6	1095947 17 6	7863 3
503743 6 8	503743 6 8	162758 15 ..	152336 19 8	1022839 1 4	2310 ..
1112020 13 4 11956 13 4	1123977 6 8	522530 5 ..	567264 1 ..	3808771 12 8	26537 4
415030 .. .. 396787 10 .. . . 28786 13 4 750	841354 3 4	Comprises dans les cas imprévus.	500000	2696031 4 8	39382 ..
3219316. 1. 4.	3219316. 1. 4.	937874.	1629227. 18. 2.	10302634. 6. 10.	t. p. 148723 1

f26